

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

Interne Nota 377

J. de Jager

**De grote zeevisserij
in de periode
1983-1987
Specificatie van
vlootinzet en
bedrijfsresultaten**

Oktober 1989

NIET VOOR PUBLIKATIE - NADRUUK VERBODEN

2174726

INHOUD

	Blz.
1. INLEIDING	5
2. OMVANG EN METHODE VAN ONDERZOEK	6
3. DE REDERIJEN EN DE VLOOT	8
4. BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE VLOOT	16
4.1 Inzet en opbrengst	16
4.2 Kosten en resultaten	17
4.3 Procentuele verdeling kosten en resultaten	19
4.4 Resultaten per groep vaartuigen	21
5. BEDRIJFSRESULTATEN PER VAARTUIG	29
5.1 Inzet en opbrengst	29
5.2 Kosten en resultaten	31
5.3 Procentuele verdeling kosten en resultaten	35
5.4 Overige gegevens	38
TABELLEN	
2.1 Vergelijking van de bedrijfsgegevens	7
3.1 Overzicht van de rederijen en de vrieshektrawlervloot	9
3.2 Wijzigingen in de vloot	10
3.3 Technische en financiële gegevens vrieshektrawlervloot	11
3.4 Technische gegevens vrieshektrawlervloot per vestigingsplaats rederij	12
4.1 Inzet en opbrengst van de vrieshektrawlervloot	17
4.2 Bedrijfsresultaten van de vrieshektrawlervloot	18
4.3 Procentueel aandeel diverse kostensoorten in het totaal van opbrengsten en kosten van de vrieshektrawlervloot	20
4.4 Inzet vrieshektrawlers naar pk-klasse	23
4.5 Besomming vrieshektrawlers naar pk-klasse	24
4.6 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk	25
4.7 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk	26
4.8 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk	27
4.9 Bedrijfsresultaten overige vrieshektrawlers	28
5.1 Inzet en besomming naar pk-klasse gemiddeld per vaartuig	30
5.2 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk gemiddeld per vaartuig	32
5.3 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk gemiddeld per vaartuig	33
5.4 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk gemiddeld per vaartuig	34
5.5 Kosten en resultaten in procenten van de besomming gemiddeld per vaartuig	36
5.6 Diverse kosten in procenten van de totale kosten gemiddeld per vaartuig	37
5.7 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk per zeedag	39
5.8 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk per zeedag	40
5.9 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk per zeedag	41
5.10 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers van de grote zeevisserij vanaf 1980	42

1. INLEIDING

Deze Interne Nota kan worden gezien als een aanvulling op de LEI-publicatie "Visserij in Cijfers 1988". De aanvulling bestaat uit een nadere detaillering van vlootgegevens en bedrijfsresultaten tijdens de periode 1983 tot en met 1987.

Doel van deze nota is inzicht te verschaffen in de door de rederijen ter grote zeevisserij met de exploitatie van vrieshektrawlers behaalde resultaten. Het onderzoek is beperkt tot de exploitatieresultaten van de schepen. De resultaten van de handels- en verdere activiteiten zijn buiten beschouwing gelaten. De rederijen en de schepen die bij het onderzoek zijn betrokken zijn zodanig gekozen dat het resultaat van dit onderzoek een aanvaardbaar beeld geeft van de gehele bedrijfstak.

Na een verantwoording van de methode van onderzoek, waarbij ook een inzicht wordt gegeven in de samenstelling van de LEI-steekproef, volgt een hoofdstuk met overzichten van de vloot. Hiertoe werden de vaartuigen gegroepeerd naar diverse technische- en financiële gezichtspunten. In het daarna volgende hoofdstuk worden geaggregeerde bedrijfsresultaten van de totale vloot en van diverse groepen vrieshektrawlers weergegeven. Het laatste hoofdstuk bevat de gemiddelde scheepsresultaten per groep van de bij het onderzoek betrokken vaartuigen.

Bij het in deze interne nota weergeven van de bedrijfsresultaten van de groepen schepen met motorvermogens van 2000-2300, 3600-4400 en 5500-6600 pk is getracht een in de tijd zo lang mogelijke reeks te vermelden zonder dat de anonimiteit van de gegevens geweld werd aangedaan. Hierbij moet tevens worden opgemerkt, dat de resultaten van de groep vaartuigen met motorvermogens van 5000-6600 pk slechts ten dele konden worden beschreven omdat deze vrieshektrawlers gedurende de in dit rapport beschouwde periode nieuw in de vaart zijn gekomen. Tevens werd besloten om van de sinds 1984 uit de vloot verdwenen schepen met motorvermogens tot en met 1600 pk en van de groep vaartuigen met een motorvermogen van 2500-3200 pk geen gedetailleerde resultaten meer te vermelden. Anonimiteit van de gegevens en een gering aantal vaartuigen in deze groepen speelden een overheersende rol bij dit besluit.

2. OMVANG EN METHODE VAN ONDERZOEK

Het aantal aan het bedrijfseconomisch onderzoek deelnemende rederijen en hun schepenbestand bedroeg in de periode 1983-1987 plusminus zestig procent van het totale universum. Vermeld dient te worden dat het onderzoek betrekking heeft op de onder Nederlandse vlag varende vloot. De resultaten van (al of niet in combinatie met buitenlandse rederijen) onder vreemde vlag geëxploiteerde schepen zijn daarbij niet inbegrepen. Tabel 2.1 geeft, ingedeeld naar motorvermogen, het aantal en spreiding weer van het totale vlootbestand en van de bij het onderzoek betrokken groepen schepen in die jaren. Tevens is in deze tabel, wederom gegroepeerd naar motorvermogen, de vergelijking van de gemiddelde technische gegevens van deze schepen met die van het totale scheepsbestand vermeld.

De bedrijfsresultaten zijn bepaald aan de hand van het cijfermateriaal, dat op basis van vrijwilligheid is ontleend aan de administraties van de rederijen. Per bedrijf is de bedrijfsboekhouding omgezet in een bedrijfseconomische opstelling. Hierbij werd een strikte scheiding tussen rederij en handel en overige activiteiten gehandhaafd.

Aanvoer en besomming van visserij en koop(vracht)vaart zijn na vergelijking met door het LEI verkregen extracomptabele gegevens vrijwel ongewijzigd uit de rederijboekhoudingen overgenomen.

Voor wat de bedrijfskosten betreft is voor alle kostensoorten, behalve afschrijvingen en rente, uitgegaan van de door de bedrijven werkelijk geboekte bedragen en gegroepeerde kostensoorten. Sommige kostensoorten welke, onafhankelijk van de inzet van de schepen, van jaar tot jaar sterk fluctueren, zoals onderhoud en reparaties casco- en motor en vistuigkosten zijn op basis van meerjaarsgemiddelden herberekend. Andere kosten die door de bedrijven niet per schip worden geadministreerd, overwegend overheadkosten, zijn alsnog arbitrair over de vaartuigen verdeeld op basis van de bij de rederijen genoteerde gegevens. In de in dit rapport vermelde bedrijfskosten is geen beloning voor de directie (salaris/sociale lasten) begrepen.

Afschrijving op de schepen en rente zijn berekend volgens de bij het LEI geldende normen voor deze kostensoorten. Snelle wijzigingen in scheepstypen en in de aard van de visserijen en de onzekere economische situatie in de visserij, waarbij de gang van zaken vaak op korte termijn door veelal van hogerhand opgelegde maatregelen aan wijziging onderhevig is, noodzaakte het LEI in het begin van de jaren tachtig tot een heroverweging van het tot dan toe gevolgde afschrijvingssysteem. Dit had een nieuw systeem van afschrijving tot gevolg waarbij het zwaartepunt van de afschrijving in de eerste helft van de levensduur van het actief is komen te liggen. In afwijking van het oude systeem moet nu een groter deel van het schip worden "terugverdiend" in de eerste gebruiksjaren.

Voor een betere aansluiting met de nieuwe afschrijvingsberekening werd ook de renteberekening aangepast. Het tot dan toe gevolgde systeem van rente berekenen over het gemiddeld geïnvesteerd vermogen op basis van vervangingsnieuwwaarde werd gewijzigd in een systeem van rente berekenen over de vervangingsboekwaarde van het actief.

Verder zijn de schepen ingedeeld in groepen op basis van vaartuigtype en motorvermogen. Uiteraard zijn alleen die schepen bij de berekening van groepsgemiddelden betrokken die voor het bedrijfsgebeuren van het desbetreffende jaar representatief te noemen zijn. Het opbrengsten- en kostenbeeld van de overige onderzochte schepen zijn wel gebruikt voor de becijfering van het totale resultaat van de bedrijfstak en voor de totalen per scheepstype.

Gezien de op de opbrengsten en kosten uitgeoefende controle kan worden aangenomen dat de cijfers een bruikbaar beeld geven van de bedrijfsresultaten van de grote zeevisserij.

Tabel 2.1 Vergelijking van de bedrijfsgegevens in 1983 tot en met 1987

	1983		1984		1985		1986		1987	
	tot. deeln.		tot. deeln.		tot. deeln.		tot. deeln.		tot. deeln.	
Aantal rederijen	8	5	8	5	8	5	8	5	8	5
Aantal vaartuigen										
1200-1600 pk	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	16	9	16	9	13	9	9	7	1	1
2500-3200 pk	4	1	4	1	4	1	2	-	1	-
3600-4400 pk	7	5	8	6	8	6	8	6	8	6
5000-6600 pk	-	-	2	-	3	1	5	2	5	2
Totaal	28	16	31	17	18	17	24	15	15	9
Gemiddeld per vaartuig:										
Motorvermogen in pk										
1200-1600 pk	1320	1320	1320	1320	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	2081	2078	2081	2078	2100	2078	2111	2057	2100	2100
2500-3200 pk	2900	2700	2900	2700	2900	2700	2850	-	3200	-
3600-4400 pk	3936	3920	3994	4000	3994	4000	3994	4000	3994	4000
5000-6600 pk	-	-	5800	-	6067	6600	5810	5825	5810	5285
Motorvermogen in kw										
1200-1600 pk	971	971	971	971	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	1531	1528	1531	1528	1545	1528	1553	1513	1545	1545
2500-3200 pk	2133	1986	2133	1986	2133	1986	2096	-	2353	-
3600-4400 pk	2895	2884	2937	2942	2937	2942	2937	2942	2937	2942
5000-6600 pk	-	-	4226	-	4460	4852	4273	4284	4273	4284
Cascoinh. in brt										
1200-1600 pk	415	415	415	415	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	520	533	520	533	536	533	539	536	477	477
2500-3200 pk	791	623	791	623	791	623	758	-	937	-
3600-4400 pk	1253	1183	1290	1244	1321	1286	1321	1286	1321	1286
5000-6600 pk	-	-	1873	-	1883	1902	1828	1684	1828	1684
Leeft. casco in jr										
1200-1600 pk	16	16	17	17	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	10	10	11	11	11	12	12	13	12	12
2500-3200 pk	6	9	7	10	8	11	9	-	6	-
3600-4400 pk	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5
5000-6600 pk	-	-	-	-	1	-	1	1	2	2
Meetbriefl. in mtr										
1200-1600 pk	52	52	52	52	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	56	57	56	57	58	57	57	58	56	56
2500-3200 pk	65	60	65	60	65	60	64	-	68	-
3600-4400 pk	77	75	78	77	79	79	79	79	79	79
5000-6600 pk	-	-	90	-	92	94	92	91	92	91

3. DE REDERIJEN EN DE VLOOT

In de periode 1983-1987 bleef het aantal rederijen gelijk. Een rederij welke voorheen in Katwijk was gevestigd, verplaatste in 1985 zijn gehele bedrijfsvoering naar IJmuiden. Gezamenlijk exploiteerden acht rederijen in die jaren een naar aantal gemeten dalend scheepsbestand van per ultimo 1982 zesentwintig en ultimo 1987 dertien vrieshektrawlers, zie tabellen 3.1 en 3.4.

De daling van het scheepsbestand is een gevolg van de eisen welke onder de toenmalige en in het heden nog steeds geldende omstandigheden aan de schepen van de trawlvloot worden gesteld. Enerzijds de eis tot afstoting van een relatief groot aantal vrieshektrawlers om zodoende de Nederlandse quota voor pelagische vissoorten in de EG-zee (vooral Noordzee) te ontlasten. Anderzijds de eis om voor een continue bedrijfsvoering van de bedrijfstak grote zeevisserij een aantal grotere en modernere schepen in te zetten op over de gehele wereld verspreid liggende visgronden.

Volgens tabel 3.2 leidden investeringen in de vloot in de beschouwde periode tot het in de vaart brengen van acht nieuwe schepen met motorvermogens (hoofdmotoren) variërend van 4350 tot en met 6600 pk. Tegenover deze aanwas stond een vermindering van de vloot met eenentwintig, meest uit de categorie kleinere motorvermogens voortkomende, schepen. Naast investeringen in nieuwbouw werden vier bestaande trawlers verlengd en twee hergemotoriseerd. Tevens wisselde een schip binnen de bedrijfstak van onderneming.

Door vernieuwing en modernisering van de vloot zijn het gemiddeld motorvermogen, de vis- laad- en verwerkingscapaciteit, het aantal bemanningsleden en de financiële waarden per schip sterk toegenomen. Gemeten naar de totale onder de Nederlandse vlag varende trawlvloot zijn deze grootheden echter, na een aanvankelijke stijging, na 1984 vanwege bovenstaande omschreven scheepsmutaties tot en met 1987 in hun totaliteit aanzienlijk teruggelopen, zie tabel 3.3. De vernieuwing en de afstoting hebben echter wel de leeftijdsopbouw van de trawlvloot bijzonder gunstig beïnvloed. Er is dan ook sprake van een zeer jonge vloot.

Uitgaande van de aanschafwaarde van de schepen, inclusief latere verbouwingen en overige investeringen, van de bij het onderzoek betrokken rederijen is een taxatie gemaakt van de totale aanschafwaarde van de grote zeevisserijvloot. Bij deze berekeningen zijn ontvangen subsidies op activa alsmede de afboekingen op de ten gunste van de aanschaf aangelegde nieuwbouw- en/of vervangingsreserves buiten beschouwing gelaten. De sinds 1978 in het kader van de Wet Investeringsregelingen toegekende WIR-premies zijn eveneens niet in aanmerking genomen voor de bepaling van de aanschafwaarden.

Met behulp van indexcijfers voor de bouwkosten van schepen zijn voorts de overeenkomstige vervangingsnieuwwaarde en de vervangingsboekwaarde van de vloot berekend.

Per eind 1987 bedroeg de volgens tabel 3.3 op deze wijze berekende aanschafwaarde, de vervangingsnieuwwaarde en de vervangingsboekwaarde van de totale vloot, exclusief nautische- en visopsporingsapparatuur, respectievelijk 287, 342 en 165 miljoen gulden. Gemiddeld per vaartuig respectievelijk 22, 26 en 13 miljoen gulden. Met de investeringen in de vloot van de grote zeevisserij gedurende 1983 tot en met 1987 tenslotte was een bruto bedrag (aanschaf voor aftrek WIR-premies enz.) van plusminus 240 miljoen gulden gemoeid.

Tabel 3.1 Overzicht van de rederijen en de vrieshektrawlervloot (per ultimo)

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
<hr/>					
Aantal rederijen					
Scheveningen	2	2	2	2	2
Katwijk	3	3	2	2	2
Vlaardingen	2	2	2	2	2
IJmuiden	1	1	2	2	2
	---	---	---	---	---
Totaal	8	8	8	8	8
<hr/>					
Aantal vaartuigen					
Scheveningen	11	10	7	6	5
Katwijk	10	10	5	2	2
Vlaardingen	2	2	3	2	2
IJmuiden	5	5	7	5	4
	---	---	---	---	---
Totaal	28	27	22	15	13
<hr/>					
Indeling vaartuigen naar:					
<hr/>					
Motorvermogen in pk					
1200-1600 pk	1	-	-	-	-
2000-2300 pk	16	13	9	1	1
2500-3200 pk	4	4	2	1	1
3600-4400 pk	7	8	8	8	6
5000-6600 pk	-	2	3	5	5
<hr/>					
Motorvermogen in kw					
880-1180 kw	1	-	-	-	-
1470-1700 kw	16	13	9	1	1
1840-2350 kw	4	4	2	1	1
2650-3240 kw	7	8	8	8	6
3680-4850 kw	-	2	3	5	5
<hr/>					
Cascoinhoud					
300- 600 brt	18	14	10	1	1
601- 900 brt	1	1	-	-	-
901-1200 brt	7	7	5	5	2
1201-1500 brt	-	-	1	2	3
1501-1800 brt	2	3	3	3	3
1801-2100 brt	-	2	3	4	4
<hr/>					
Meetbrieflengte					
40- 55 mtr	7	3	2	-	-
56- 70 mtr	15	15	10	3	2
71- 85 mtr	5	6	6	6	5
86-100 mtr	1	3	4	6	6
<hr/>					
Bouwjaar casco					
Voor 1970	1	-	-	-	-
1971-1975	18	15	10	1	1
1976-1980	1	1	-	-	-
1981-1985	8	11	12	12	10
1986	-	-	-	2	2
<hr/>					

Tabel 3.2 Wijzigingen in de vloot van ultimo 1982 tot en met ultimo 1987 1)

	Vrieshek- trawlers totaal	Waarvan				
		1200- 1600 pk	2000- 2300 pk	2500- 3200 pk	3600- 4400 pk	5000- 6600 pk
Aantal per ultimo 1982	26	1	17	3	5	
In 1983:						
Nieuwbouw	2				2	
Verlengen	(2)		(1)	(1)		
Opvoeren motor	(1)			(1)		
Hermotorisering	(1)		-1	1		
Aantal per ultimo 1983	28	1	16	4	7	-
In 1984:						
Nieuwbouw	3				1	2
Opgelegd/Verkocht naar Nigeria	-3		-3			
Verkocht naar Griekenland	-1	-1				
Aantal per ultimo 1984	27	-	13	4	8	2
In 1985:						
Nieuwbouw	1					1
Verlengen	(1)				(1)	
Verkocht naar Nigeria	-2		-1	-1		
Verkocht naar Engeland	-3		-2	-1		
Opgelegd/In 1986 verkocht naar Argentinië	-1		-1			
Aantal per ultimo 1985	22	-	9	2	8	3
In 1986:						
Nieuwbouw	2					2
Opgelegd/In 1987 verkocht naar Peru 2)	-7		-7			
Door brand verwoest	-1		-1			
Onder Westduitse vlag ge- bracht	-1			-1		
Aantal per ultimo 1986	15	-	1	1	8	5
In 1987:						
Verlengen	(1)				(1)	
Onder Westduitse vlag ge- bracht	-2				-2	
Aantal per ultimo 1987	13	-	1	1	6	5

1) Tussen haakjes geplaatste getallen zijn niet in tellingen begrepen.

2) Waarvan 1 vaartuig in 1986 ook nog onder Westduitse vlag heeft gevaren.

Tabel 3.3 Technische en financiële gegevens vrieshektrawlvloot (per ultimo)

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Totalen gehele vloot					
Technische gegevens:					
Aantal vaartuigen	28	27	22	15	13
Motorvermogen in pk	73770	82450	74850	66300	58700
Motorvermogen in kw	54258	60642	55052	48764	43174
Cascoinhoud in brt	20670	24197	22581	21123	19099
Cascoinhoud in gt	.	.	.	.	.
Meetbrieflengte in mtr	1752	1813	1554	1219	1086
Ouderdom vloot (casco) in jr	201	176	142	51	55
Aantal opvarenden	567	586	499	397	349
Financiële gegevens in mln					
gld: 1)					
Aanschafwaarde	284,8	342,4	317,6	314,7	286,6
Vervangingsnieuwwaarde	351,6	426,7	411,5	387,6	341,9
Vervangingsboekwaarde	161,1	210,3	199,3	219,9	164,8
Gemiddelden per vaartuig 2)					
Technische gegevens:					
Aantal vaartuigen	1	1	1	1	1
Motorvermogen in pk	2635	3054	3402	4420	4515
Motorvermogen in kw	1938	2246	2502	3251	3321
Cascoinhoud in brt	738	896	1026	1408	1469
Cascoinhoud in gt	.	.	.	.	.
Meetbrieflengte in mtr	62,6	67,1	70,6	81,3	83,5
Ouderdom casco in jr	7	7	6	3	4
Aantal opvarenden	20,3	21,7	22,7	26,5	26,8
Financiële gegevens in mln					
gld: 1)					
Aanschafwaarde	10,2	12,7	14,4	21,0	22,0
Vervangingsnieuwwaarde	12,6	15,8	18,7	25,8	26,3
Vervangingsboekwaarde	5,8	7,8	9,1	14,7	12,7

- 1) Exclusief nautische- en visopsporingsapparatuur. Voor aftrek subsidies op aanschaf activa, afboekingen op nieuwbouw- en vervangingsreserves en in tegenstelling tot eerdere jaren ook voor aftrek van ontvangen WIR-premies.
- 2) Gegevens totale vloot gedeeld door het aantal per ultimo in de vloot aanwezige vaartuigen.

Tabel 3.4 Technische gegevens vrieshektrawlvloot per vestigingsplaats rederij (per ultimo)

		Aantal vaartuigen per vestigingsplaats rederij					Gemiddeld motorvermogen in pk					Gemiddeld motorvermogen in kw				
		1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987
Scheveningen																
1200-1600 pk	1	-	-	-	-	-	1320	-	-	-	-	971	-	-	-	-
2000-2300 pk	7	4	2	2	-	-	2000	2000	2000	-	-	1471	1471	1471	-	-
2500-3200 pk	2	2	1	1	-	-	3200	3200	3200	3200	-	2354	2354	2354	2354	-
3600-4400 pk	1	2	2	2	2	2	3600	4000	4000	4000	4000	2648	2942	2942	2942	2942
5000-6600 pk	-	2	2	2	3	3	-	5800	5800	5800	5800	-	4266	4266	4266	4266
Totaal/gem.	11	10	7	6	6	5	2302	3400	3829	4767	5080	1693	2501	2816	3506	3736
Katwijk																
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	5	5	2	-	-	-	2240	2240	2300	-	-	1648	1648	1692	-	-
2500-3200 pk	1	1	1	-	-	1	2500	2500	2500	-	3200	1839	1839	1839	-	2354
3600-4400 pk	4	4	2	2	2	1	3988	3988	3975	3975	4350	2933	2933	2924	2924	3199
5000-6600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal/gem.	10	10	5	2	2	2	2965	2965	3010	3975	3775	2181	2181	2214	2944	2777
Vlaardingen																
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	2	2	2	1	1	1	2050	2050	2050	2100	2100	1508	1508	1508	1545	1545
2500-3200 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3600-4400 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5000-6600 pk	-	-	1	1	1	1	-	-	6600	6600	6600	-	-	4854	4854	4854
Totaal/gem.	2	2	3	2	2	2	2050	2050	3567	4350	4350	1508	1508	2624	3199	3199

Tabel 3.4 Technische gegevens vrieshektrawlervloot per vestigingsplaats rederij (per ultimo) (le vervolg)

	Aantal vaartuigen per vestigingsplaats rederij					Gemiddeld motorvermogen in pk					Gemiddeld motorvermogen in kw				
	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987
IJmuiden															
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	2	2	3	-	-	2000	2000	2100	-	-	1471	1471	1545	-	-
2500-3200 pk	1	1	-	-	-	2700	2700	-	-	-	1986	1986	-	-	-
3600-4400 pk	2	2	4	4	3	4000	4000	4000	4000	4000	2942	2942	2942	2942	2942
5000-6600 pk	-	-	-	1	1	-	-	-	5050	5050	-	-	-	3714	3714
Totaal/gem.	5	5	7	5	4	2940	2940	3186	4210	4263	2162	2162	2343	3096	3135
Totaal															
1200-1600 pk	1	-	-	-	-	1320	-	-	-	-	971	-	-	-	-
2000-2300 pk	16	13	9	1	1	2081	2100	2111	2100	2100	1531	1545	1553	1545	1545
2500-3200 pk	4	4	2	1	1	2900	2900	2850	3200	3200	2133	2133	2096	2354	2354
3600-4400 pk	7	8	8	8	6	3936	3994	3994	3994	4058	2895	2938	2938	2938	2958
5000-6600 pk	-	2	3	5	5	-	5800	6067	5810	5810	-	4266	4462	4273	4273
Totaal/gem.	28	27	22	15	13	2635	3054	3402	4420	4515	1938	2246	2502	3251	3321

Tabel 3.4 Technische gegevens vrieshektrawlvloot per vestigingsplaats rederij (per ultimo) (2e vervolg)

	Gemiddeld cascoinhoud in brt					Gemiddelde meetbrieflengte in meters					Gemiddelde leeftijd casco in jaren				
	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987
Scheveningen															
1200-1600 pk	415	-	-	-	-	52,3	-	-	-	-	16	-	-	-	-
2000-2300 pk	507	551	561	-	-	55,5	59,1	58,3	-	-	10	10	12	-	-
2500-3200 pk	980	980	937	937	-	70,9	70,9	67,9	67,9	-	3	4	4	5	-
3600-4400 pk	1064	1305	1305	1305	1305	73,9	79,2	79,2	79,2	-	1	1	2	3	4
5000-6600 pk	-	1873	1873	1924	1924	-	90,3	90,3	92,9	92,9	-	-	1	1	2
Totaal/gem.	636	1052	1202	1553	1676	59,7	71,7	74,8	84,2	87,4	8	5	5	3	3
Katwijk															
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	532	532	547	-	-	56,5	56,5	-	-	-	9	10	-	-	-
2500-3200 pk	579	579	579	-	937	59,3	59,3	59,3	-	67,9	9	10	11	-	6
3600-4400 pk	1304	1304	1429	1429	1778	77,3	77,3	79,7	79,7	91,7	1	2	3	4	4
5000-6600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal/gem.	845	845	906	1429	1358	65,1	65,1	66,5	79,7	79,7	6	7	8	3	5
Vlaardingen															
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	521	521	521	477	477	58,2	58,2	58,2	56,1	56,1	8	9	10	11	12
2500-3200 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3600-4400 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5000-6600 pk	-	-	1902	1902	1902	-	-	94,2	94,2	94,2	-	-	-	1	2
Totaal/gem.	521	521	981	1190	1190	58,2	58,2	70,2	75,2	75,2	8	9	7	6	7

Tabel 3.4 Technische gegevens vrieshektrawlervloot per vestigingsplaats rederij (per ultimo) (3e vervolg)

	Gemiddeld cascoinhoud in brt					Gemiddelde meetbrieflengte in meters					Gemiddelde leeftijd casco in jaren				
	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987
IJmuiden															
1200-1600 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000-2300 pk	534	534	530	-	-	57,7	57,7	56,7	-	-	11	12	12	-	-
2500-3200 pk	623	623	-	-	-	60,3	60,3	-	-	-	9	10	-	-	-
3600-4400 pk	1247	1247	1276	1276	1308	76,2	76,2	79,3	79,3	80,8	1	2	3	4	5
5000-6600 pk	-	-	-	1465	1465	-	-	-	86,9	86,9	-	-	-	-	1
Totaal/gem.	837	837	956	1314	1347	65,6	65,6	69,6	80,8	82,3	7	8	7	3	4
Totaal															
1200-1600 pk	415	-	-	-	-	52,3	-	-	-	-	16	-	-	-	-
2000-2300 pk	520	536	539	477	477	56,4	57,7	57,4	56,1	56,1	10	10	11	11	12
2500-3200 pk	791	791	758	937	937	65,3	65,3	63,6	67,9	67,9	6	7	8	5	6
3600-4400 pk	1253	1290	1321	1321	1424	76,5	77,5	79,4	79,4	83,7	1	2	3	4	5
5000-6600 pk	-	1873	1883	1828	1828	-	90,3	91,6	91,9	91,9	-	-	1	1	2
Totaal/gem.	738	896	1026	1408	1469	62,6	67,1	70,6	81,3	83,5	7	7	6	3	4

4. BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE VLOOT

4.1 Inzet en opbrengst

Inzet en opbrengst van de vrieshektrawlers worden reeds jarenlang sterk beïnvloed door het EG-visserijbeleid. De periode 1983-1987 vormde hierop geen uitzondering.

Zoals bekend moest de grote zeevisserij zich na 1983 - het jaar waarin weer voor het eerst na 1977 op maatjesharing in de Noordzee mocht worden gevestigd - wederom voor wat het activiteitenpatroon betreft aan veranderende omstandigheden aanpassen. Door een beperking (Mei 1984) van de makreelvisserij - jarenlang de kurk waarop de grote zeevisserij dreef na het sluiten van de haringvisserij in de Noordzee - zijn de activiteiten verschoven. Enerzijds ging de haringvisserij in de Noordzee wat meer mogelijkheden opleveren en werd er meer op horsmakreel gevestigd of werden stillegperiodes van de schepen ingelast. Anderzijds werden visserijprojecten buiten de EG-zee opgezet en werden de schepen ingezet om door de handel ingekochte vangsten van buitenlandse vissersschepen aan boord te nemen en in te vriezen (makreel van Britse, Ierse en Amerikaanse vissers en kabeljauw van Oostzeevissers). Incidenteel werden door enkele schepen (overgenomen) vangsten (hors)makreel ten behoeve van de export naar havens in Afrika vervoerd en daar gelost.

Deze gang van zaken had in de periode 1983-1987 naast een herstructurering van de vloot, wijzigingen in de capaciteitsinzet en opbrengsten tot gevolg. In de beschouwde periode waren deze grootheden dan ook aan een stijging respectievelijk daling onderhevig. Tabel 4.1 geeft hiervan een overzicht.

Om tot een onderlinge vergelijking van de vlootinzet in die jaren te komen werd gebruik gemaakt van het begrip pk-zeedagen (het totaal van alle schepen van zeedagen per schip maal het pk-vermogen per schip). Deze berekeningswijze impliceert een zuiverdere vergelijking tussen de jaren onderling in verband met schepen welke slechts gedurende een deel van een der jaren in de vaart waren.

De tabel geeft naast het totaal aantal in bedrijf geweest zijnde schepen en de totale besomming, het aantal pk-zeedagen weer per jaar. Tevens is een splitsing doorgevoerd naar de soorten activiteiten. Hierdoor werd een redelijk beeld verkregen van de totale inzet en opbrengst per soort activiteit van de trawlers.

Uit de opstelling blijkt dat zowel de inzet als de opbrengst in hun totaliteit vanaf 1983 tot en met 1985 met een kwart respectievelijk met ongeveer een vijfde zijn gestegen, doch daarna beiden met een kwart weer zijn gedaald. Waarbij de inzet over 1987 weer op het niveau van 1983 uitkwam en de opbrengst sinds 1983 met ruim tien procent afnam. De grootste daling van de besomming, namelijk vierenvestig miljoen gulden voltrok zich in 1986.

De inzet voor de visserijactiviteiten in de EG-zee schommelde, met uitzondering van 1985, tot en met 1986 op plusminus hetzelfde niveau. In 1987 trad echter een scherpe daling op. Deze daling had wellicht reeds eerder ingezet, wanneer voor het jaar 1986 de onderhandelingen voor de vanaf 1984 ter hand genomen visserij op makreel op visgronden nabij de Amerikaanse oostkust niet waren stukgelopen.

Voor wat de ook vanaf 1984 danig uitgebreide koop(vracht)vaart op makreel betreft bleef deze in volgende jaren met kleine verschillen op een gelijk peil. De in de jaren 1984 en 1985 opgekomen koop(vracht)vaart op kabeljauw uit het Oostzeegebied is, doordat onder andere de schepen welke hiervoor werden ingezet uit de vloot zijn verdwenen, weer geheel tot nul gereduceerd.

Het niveau van de opbrengsten tenslotte was naast inzet en activiteiten van de vloot mede afhankelijk van het aanvoerassortiment, prijsfluctuaties en handelsfactoren zoals aankoopbeleid en verwachtingen in de afzet. Waarbij onder opbrengsten wordt begrepen de aangevoerde hoeveelheden maal de opbrengstprijs per eenheid produkt waarop bij de bemanning wordt afgerekend plus de eventueel ontvangen subsidies voor experimentele visserijprojecten.

Tabel 4.1 Inzet en opbrengst van de vrieshektrawlervloot

Omschrijving/Jaar	Totaal	Visserij EG-zee	Visserij elders	Vracht- vaart makreel	Vracht- vaart kabeljauw
Aantal schepen in bedrijf					
1983	28	28	-	4	-
1984	31	31	2	15	7
1985	28	28	7	22	8
1986	24	23	-	21	1
1987	15	15	4	15	-
PK-zeedagen (* 1000)					
1983	18441	18107	-	334	-
1984	21092	17843	466	2299	484
1985	22901	18707	1802	1862	530
1986	20388	18071	-	2247	70
1987	18543	15023	1323	2197	-
Opbrengst in mln gld					
1983	181,4	179,7	-	1,7	-
1984 1)	203,2	169,6	5,3	24,0	4,3
1985 1)	214,8	177,5	16,1	17,6	3,6
1986	170,6	158,2	-	11,9	0,5
1987	161,2	137,6	7,2	16,4	-

1) In 1984 en 1985 visserij elders inclusief subsidie experimentele visserij.

4.2 Kosten en resultaten

Evenals bij de capaciteitsinzet en de besomming, onderging ook het kostenniveau van de totale vloot een stijging respectievelijk een daling. Vanaf 1982 tot en met 1985 stegen de kosten, inclusief afschrijving en interest vaartuigen, sneller dan de opbrengsten, waardoor de sinds 1981 behaalde gunstige bedrijfseconomische resultaten omsloegen in een jaarlijks nettotekort. Waarbij 1985, het jaar overigens met de tot dan toe door de grote zeevisserij hoogst behaalde besomming, het grootste nettotekort in de beschouwde periode vertoonde. Voor wat betreft de brutoresultaten kwamen deze van jaar tot jaar nog op een steeds hoger positief niveau te liggen. Voor de verslechtering van de nettoresultaten waren vooral de forse stijgingen van de afschrijvings- en interestlasten verantwoordelijk. Meer nog dan in voorgaande jaren speelden vanaf 1984 en 1985 hogere afschrijvings- en interestlasten in verband met nieuwbouw een grote rol in de kostenstijgingen.

Analooch aan de in 1986 opgetreden inzet en opbrengstdaling trad ook een daling op in het totale kostenbeeld. Onder invloed van de meer dan halvering van de prijzen voor brandstof (gas- en stookolie) daalde het

Tabel 4.2 Bedrijfsresultaten van de vrieshektrawlervloot in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden:					
Aantal schepen in bedrijf	28	31	28	24	15
Waarvan per ultimo in de vloot	28	27	22	15	13
Motorvermogen in pk	73770	89770	89050	85700	66300
Motorvermogen in kw	54258	66026	65496	63032	48764
Cascoinhoud in brt	20670	25962	26351	26072	21357
Meetbrieflengte in mtr	1752	2017	1922	1739	1228
Aantal reizen	465	441	386	316	200
Aantal zeedagen	7333	7295	6829	5633	4122
Aantal manjaren	511	581	548	488	378
Gasolieverbruik in 1000 ltr	41655	36404	30703	23454	10346
Stookolieverbruik in mt	17648	24058	31938	31081	37621
Brutobesomming	181438	203159	214753	170567	161160
Scheepskosten:					
Gasolie	25932	24403	21386	7385	2958
Stookolie	9047	14578	16961	6342	8849
Smeerolie en vetten	1526	1646	1976	1458	1332
Onderhoud/survey casco	4489	4862	5307	4373	3036
Onderhoud/survey motor	5482	5380	5391	5244	4594
Machinekamerbenodigdheden	348	349	507	387	283
Dekbenodigdheden	391	488	613	427	460
Vriesbenodigdheden	733	464	628	643	515
Nautische/visopsp.apparatuur	2078	2471	2399	2200	1785
Assurantie	4221	5868	6068	5398	5307
Sleepboothulp	405	417	421	323	375
Vistuig	7749	8026	8637	6702	6867
Laden en lossen	7353	9455	9790	8280	8075
Verpakking diepvries	12155	15453	17760	14011	12983
Tonnen en zout	107	102	231	238	153
Heffingen	376	383	362	299	322
Gages opvarenden	49072	51716	55986	44505	40659
Sociale lasten opvarenden	8199	9759	9871	8117	7162
Proviand en water	2347	2844	2710	2347	1783
Reisgeld	269	366	336	275	247
Bewaking, havengeld enz.	174	634	755	576	645
Algemene kosten 1)	2333	5398	6309	2845	3432
Totale excl. afschr. en rente	144786	165062	174404	122375	111822
Afschrijving vaartuig	22652	30970	36475	37654	36500
Rente	8944	11565	12779	12784	12608
Totaal incl. afschr. en rente	176382	207597	223658	172813	160930
Brutoresultaat	36652	38097	40349	48192	49338
Nettoresultaat	5056	-4438	-8905	-2246	230

1) In 1984, 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

kostenpeil in 1986 sneller dan het opbrengstpeil. Hierdoor werd een flink stuk van het voorgaande jaarlijkse verlies ingelopen. Bij een ongeveer gelijkblijvend niveau van kosten van afschrijving en intrest lukte het de trawlervloot als geheel pas in 1987 bedrijfseconomisch gezien weer een klein positief nettoresultaat te behalen dat net even boven de nullijn uitkwam, zie tabel 4.2.

Hiernavolgende opstelling geeft duidelijk de invloed weer van de meer/minderopbrengsten en kosten op het verloop van de uiteindelijk behaalde bruto- en nettoresultaten. Van de kostenpost gages en sociale lasten opvarenden kan gesteld worden dat deze nagenoeg geheel analoog het besommingsniveau volgde. Terwijl het grootste deel van de meer en minder overige kosten gebaseerd waren op het vangst- en aanvoerniveau. Een niet onbelangrijke kostenverhogende factor waren voorts de meerkosten in verband met experimentele Amerikaprojecten.

Vergelijking meer/minder opbrengsten, kosten en resultaten van jaar tot jaar in 1000 gld

	83/84	84/85	85/86	86/87
Besomming	+21721	+11594	-44186	- 9407
Scheepskosten:				
brandstofkosten	+ 4002	- 634	-24620	- 1920
gages en sociale lasten	+ 4204	+ 4382	-13235	- 4801
overige kosten	+12070	+ 5594	-14174	- 3832
subtotaal	+20276	+ 9342	-52029	-10553
afschrijving en rente	+10939	+ 6719	- 1184	- 1330
totaal	+31215	+16061	-53213	-11883
Brutoresultaat	+ 1445	+ 2252	+ 7843	+ 1146
Nettoresultaat	- 9494	- 4467	+ 9027	+ 2476

4.3 Procentuele verdeling van kosten en resultaten

Van de in tabel 4.2 opgesomde kostensoorten en resultaten is in tabel 4.3 een procentuele verdeling weergegeven. Hiertoe werden een aantal kosten hergegroepeerd naar een aantal kostengezichtspunten. Te weten:

- gasolie tot en met sleepboothulp onder kosten vaarttuig, waarvan gasolie en stookolie als brandstofkosten;
- vistuig, laden en lossen als kosten vangst;
- diepvriesverpakking, tonnen en zout als kosten vangstconservering;
- gages en sociale lasten aangevuld met proviand, water en reisgeld als kosten bemanning;
- bewaking en havengeld enz. en algemene kosten als kosten aan de wal;
- afschrijving en rente.

Vervolgens werden de gecombineerde kostenposten gezamenlijk met de behaalde resultaten uitgedrukt in een percentage van de besomming en in tweede instantie werden de gecombineerde kosten uitgedrukt in een percentage van het totale scheepskostenbeeld.

De eerste opstelling geeft de procentuele dekking per jaar weer van de besomming ten opzichte van de totale kosten. Hieruit blijkt dat voor 1984 tot en met 1986 de besomming te kort schoot om voldoende dekking te

Tabel 4.3 Procentueel aandeel diverse kostensoorten in het totaal van opbrengsten en kosten van de vrieshektrawlervloot

	1983	1984	1985	1986	1987
Technische gegevens:					
Aantal schepen in bedrijf	28	31	28	24	15
Motorvermogen in pk	73770	89770	89050	85700	66300
Cascoinhoud in brt	20670	25962	26351	26072	21357
Gasolieverbruik in 1000 ltr	41655	36404	30703	23454	10346
Stookolieverbruik in mt	17648	24058	31938	31081	37621
Aantal zeedagen	7333	7295	6829	5633	4122
Aantal manjaren	511	581	548	488	378
Financiële gegevens					
Gasolieprijs per 100 ltr in gld	26,25	67,03	69,65	31,49	28,59
Stookolieprijs per mt in gld	512,64	605,95	531,06	204,05	235,21
Brutobesomming in 1000 gld	181438	203159	214753	170567	161160
Scheepskosten in 1000 gld 1)	144786	165062	174404	122375	111822
Scheepskosten in 1000 gld 2)	176382	207597	223658	172813	160930
Brutoresultaat in 1000 gld	36652	38097	40349	48192	49338
Nettoresultaat in 1000 gld	5056	-4438	-8905	-2246	230
Kosten en resultaten in procenten van de besomming:					
Kosten vaartuig	30,1	30,0	28,7	20,0	18,3
waarvan brandstof	(19,3)	(19,2)	(17,9)	(8,0)	(7,3)
Kosten vangst	8,3	8,6	8,6	8,8	9,3
Kosten vangstconservering	6,8	7,7	8,3	8,3	8,2
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kosten bemanning	33,0	31,8	32,1	32,4	30,9
waarvan gages en sociale lasten	(31,6)	(30,3)	(30,7)	(30,9)	(29,7)
Kosten aan de wal	1,4	3,0	3,3	2,0	2,5
Subtotaal	79,8	81,3	81,2	71,7	69,4
Afschrijving en rente	17,4	20,9	22,9	29,6	30,5
Totaal	97,2	102,2	104,1	101,3	99,9
Besomming	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Brutoresultaat	20,2	18,7	18,8	28,3	30,6
Nettoresultaat	2,8	-2,2	-4,1	-1,3	0,1
Kostensoorten in procenten van de totale kosten:					
Kosten vaartuig	31,0	29,3	27,6	19,8	18,3
waarvan brandstof	(19,8)	(18,8)	(17,2)	(7,9)	(7,3)
Kosten vangst	8,5	8,4	8,2	8,7	9,3
Kosten vangstconservering	7,0	7,5	8,0	8,2	8,2
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kosten bemanning	34,0	31,2	30,8	31,9	31,0
waarvan gages en sociale lasten	(32,5)	(29,6)	(29,5)	(30,5)	(29,7)
Kosten aan de wal	1,4	2,9	3,2	2,0	2,5
Subtotaal	82,1	79,5	78,0	70,8	69,5
Afschrijving en rente	17,9	20,5	22,0	29,2	30,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Exclusief afschrijving en rente vaartuigen.

2) Inclusief afschrijving en rente vaartuigen.

bieden aan het gehele kostenbeeld zodat er in die jaren per saldo een jaarlijks verlies ontstond.

Van de tweede opstelling kan het procentuele aandeel per jaar van een bepaalde kostensoort worden afgelezen. Overigens verschillen de in beide berekeningen gegeven percentages niet veel. Uit de opstelling blijkt dat onder invloed van de gunstige ontwikkeling in de brandstofkosten, van twintig naar zeven procent, het procentuele aandeel van de vaartuigkosten in de loop van de jaren daalde. De overige kosten vaartuig bleven evenals de vangst en vangstconserveringskosten op een vrijwel gelijk niveau dan wel ondergingen een kleine stijging. Dit gold evenzeer voor de heffingen, alsook voor de overige kosten bemanning (victualiën en reisgelden). Het aandeel van gages en sociale lasten opvarenden onderging een daling. Een reden hiervoor is ondermeer de toegenomen vrachtvaart waarvan de beloning in tegenstelling tot die van de visserij niet van de besomming afhankelijk is. Bij de kosten aan de wal vormden in 1984, 1985 en 1987 de onder deze kostensoort begrepen kosten Amerikaprojecten een kostenverhogende factor. Als laatste de kosten voor afschrijving en rente waarvan het aandeel in ongunstige zin voor het kostenbeeld een stijging van achttien naar plusminus eenendertig procent vertoonde.

4.4 Resultaten per groep vaartuigen

Tabel 4.4 en 4.5 zijn detailleringen per groep van de in de tabel 4.1 cijfermatig gegeven totale inzet in pk-zeedagen en de opbrengst van de vrieshektrawlvloot.

Uit de tabellen blijkt dat het aandeel in de totale inzet als de daaraan gekoppelde opbrengst van de trawlers tot en met 3200 pk motorvermogen als gehele groep in de periode 1983-1987 sterk zijn afgenomen en die van de twee overige groeperingen zijn toegenomen, waarvan die van de grootste trawlers in een korter tijdsbestek het snelste stegen.

Wanneer de inzetpercentages worden vergeleken met die van de besomming blijken deze voor de kleinste trawlers kleine verschillen te vertonen, met tot en met 1984 een kleiner besommingspercentage dan die van de inzet en daarna een groter besommingspercentage. Voor de middenslagtrawlers over de gehele linie een groter percentage besomming dan die van de inzet, waarbij de percentages van beide kengetallen steeds verder uit elkaar zijn komen te liggen. Voor de grootste schepen precies andersom, een kleiner besommingspercentage en een grotere inzet. Tevens een ten opzichte van elkaar verwijdering van de twee exponenten, maar dan precies tegengesteld aan die van de middenslagtrawlers.

De tabellen 4.6 tot en met 4.9 bevatten de per groep verder uitgesplitste totaalcijfers uit tabel 4.2 "Bedrijfsresultaten van de vrieshektrawlvloot". Drie tabellen hiervan behelzen de gegevens van de naar afzonderlijke pk-klassen ingedeelde vaartuigen. Tabel 4.9 echter bevat de restgroepering ofwel die schepen waarvan de uitkomsten te individueel zijn om gescheiden gepubliceerd te worden. Om die reden zijn ook de vanaf 1984 in de vaart gekomen schepen van 5000-6600 pk dat jaar onder deze groepering opgenomen geworden. Ditzelfde gold in 1987 ook voor het enige overgebleven schip van de 2000-2300 pk-klasse.

Gedurende de periode 1983-1987 is het aantal schepen met een motorvermogen tot en met 3200 pk gereduceerd van eenentwintig naar nog maar twee vaartuigen. De verdwenen vaartuigen hebben plaats moeten maken voor technisch efficiëntere en grotere schepen.

Door de kleinere trawlers werden als gezamenlijke groep, zie tabel 4.6 en 4.9 in 1983, 1986 en in 1987 positieve resultaten behaald. De jaren 1984 en 1985 leverden voor deze vaartuigen verliezen op. Waarbij bij het naslaan van de tabellen bedacht moet worden dat tabel 4.9 in 1984 ook resultaten bevat van schepen met meer dan 3200 pk motorvermogen.

De trawlers van 3600-4400 pk, de meest homogene groep uit die jaren, moesten in 1985 en in 1986 verliezen incasseren. Waarvan het verlies over 1985 voornamelijk veroorzaakt werd door meerdere kosten in verband met experimentele visserij. In 1986 waren een forse daling van de besomming en een stijging van de afschrijvingskosten enerzijds gedeeltelijk gecompenseerd door een daling van de brandstofkosten anderzijds, debet aan het nettoverlies van dat jaar. In de overige jaren werden positieve resultaten behaald met 1987 als hoogtepunt. Oorzaak hiervoor was, ondanks een vermindering met twee schepen in de loop van het jaar, het behalen van een aanzienlijk hogere besomming dan over 1986.

Tenslotte de trawlers in de 5000-6600 pk-klasse. Vanaf 1984 hebben de resultaten van deze schepen een negatieve druk uitgeoefend op het uiteindelijk behaalde totaalresultaat van de gehele vloot. Verantwoordelijk hiervoor waren naast het aan de opbrengstzijde achterblijven van de besomming in vergelijking met andere groeperingen, en aan de kostenzijde naast aanloopverliezen de hoge kosten voor afschrijving en rente in combinatie met de juist voor deze groep geldende hoge kosten in verband met experimentele visserijprojecten.

Voor een verdere behandeling van de resultaten wordt verwezen naar hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gemiddeld behaalde resultaten per vaartuig.

Tabel 4.4 Inzet (pk-zeedagen * 1000) vrieshektrawlers naar pk-klasse

	1983	1984	1985	1986	1987
<hr/>					
Aantal schepen in bedrijf					
t/m 3200 pk	21	21	17	11	2
3600-4400 pk	7	8	8	8	8
5000-6600 pk	-	2	3	5	5
	---	---	---	---	---
Totaal	28	31	28	24	15
<hr/>					
Pk-zeedagen totaal					
t/m 3200 pk	12613	10964	8520	5365	1446
3600-4400 pk	5828	8962	9262	8914	8454
5000-6600 pk	-	1166	5119	6109	8643
	---	---	---	---	---
Totaal	18441	21092	22901	20388	18543
<hr/>					
Waarvan visserij EG-zee					
t/m 3200 pk	12279	9783	7529	4996	1335
3600-4400 pk	5828	7219	7240	7981	7257
5000-6600 pk	-	841	3938	5094	6431
	---	---	---	---	---
Totaal	18107	17843	18707	18071	15023
<hr/>					
Overige activiteiten					
t/m 3200 pk	334	1181	991	369	111
3600-4400 pk	-	1743	2022	933	1197
5000-6600 pk	-	325	1181	1015	2212
	---	---	---	---	---
Totaal	334	3249	4194	2317	3520
<hr/>					
Procentueel aandeel in pk-zeedagen totaal					
t/m 3200 pk	68,4	52,0	37,2	26,3	7,8
3600-4400 pk	31,6	42,5	40,4	43,7	45,6
5000-6600 pk	-	5,5	22,4	30,0	46,6
	---	---	---	---	---
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<hr/>					
Procentueel aandeel visserij EG-zee in pk-zeedagen totaal					
t/m 3200 pk	97,4	89,2	88,4	93,1	92,3
3600-4400 pk	100,0	80,6	78,2	89,5	85,8
5000-6600 pk	-	72,1	76,9	83,4	74,4
Gehele vloot	98,2	84,6	81,7	88,6	81,0
<hr/>					
Procentueel aandeel overige activiteiten in pk-zeedagen totaal					
t/m 3200 pk	2,6	10,8	11,6	6,9	7,7
3600-4400 pk	-	19,4	21,8	10,5	14,2
5000-6600 pk	-	27,9	23,1	16,6	25,6
Gehele vloot	1,8	15,4	18,3	11,4	19,0
<hr/>					

Tabel 4.5 Besomming (in mln gld) vrieshektrawlers naar pk-klasse

	1983	1984	1985	1986	1987
Aantal schepen in bedrijf					
t/m 3200 pk	21	21	17	11	2
3600-4400 pk	7	8	8	8	8
5000-6600 pk	-	2	3	5	5
Totaal	28	31	28	24	15
Besomming totaal 1)					
t/m 3200 pk	121,6	102,4	78,5	47,1	14,3
3600-4400 pk	59,8	93,2	95,8	80,4	85,2
5000-6600 pk	-	7,6	40,5	43,1	61,7
Totaal	181,4	203,2	214,8	170,6	161,2
Waarvan visserij EG-zee					
t/m 3200 pk	119,9	90,6	71,5	44,9	13,7
3600-4400 pk	59,8	74,9	78,3	74,9	76,2
5000-6600 pk	-	4,1	27,7	38,4	47,7
Totaal	179,9	169,6	177,5	158,2	137,6
Overige activiteiten 1)					
t/m 3200 pk	1,7	11,8	7,0	2,2	0,6
3600-4400 pk	-	18,3	17,5	5,5	9,0
5000-6600 pk	-	3,5	12,8	4,7	14,0
Totaal	1,7	33,6	37,3	12,4	23,6
Procentueel aandeel in besomming totaal 1)					
t/m 3200 pk	67,0	50,4	36,5	27,6	8,8
3600-4400 pk	33,0	45,9	44,6	47,1	52,9
5000-6600 pk	-	3,7	18,9	25,3	38,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Procentueel aandeel visserij EG-zee in besomming totaal					
t/m 3200 pk	98,6	88,5	91,1	95,3	95,8
3600-4400 pk	100,0	80,4	81,7	93,2	89,4
5000-6600 pk	-	53,9	68,4	89,1	77,3
Gehele vloot	99,1	83,5	82,6	92,7	85,4
Procentueel aandeel overige activiteiten in besomming totaal 1)					
t/m 3200 pk	1,4	11,5	8,9	4,7	4,2
3600-4400 pk	-	19,6	18,3	6,8	10,6
5000-6600 pk	-	46,1	31,6	10,9	22,7
Gehele vloot	0,9	16,5	17,4	7,3	14,6

1) In 1984 en 1985 inclusief subsidie experimentele visserij.

Tabel 4.6 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Aantal schepen in bedrijf	16	16	13	9	.
Waarvan per ultimo in de vloot	16	13	9	1	.
Motorvermogen in pk	33300	33300	27300	19000	.
Motorvermogen in kw	24492	24492	20079	13974	.
Cascoinhoud in brt	8321	8321	6971	4847	.
Meetbrieflengte in mtr	903	903	750	517	.
Aantal reizen	307	264	203	143	.
Aantal zeedagen	4475	3690	2801	1902	.
Aantal manjaren	287	269	188	136	.
Gasolieverbruik in 1000 ltr	31786	24746	18654	12894	.
Stookolieverbruik in mt	-	-	-	-	-
Brutobesomming	87339	71198	53290	35719	.
Scheepskosten					
Gasolie	19809	16523	12965	4085	.
Stookolie	-	-	-	-	-
Smeerolie en vetten	788	596	522	325	.
Onderhoud/survey casco	2648	2490	2022	1402	.
Onderhoud/survey motor	3669	3080	2146	1756	.
Machinekamerbenodigdheden	220	177	155	102	.
Dekbenodigdheden	245	256	187	103	.
Vriesbenodigdheden	404	203	186	126	.
Nautische/visopsp.apparatuur	985	837	584	332	.
Assurantie	2174	2084	1538	1059	.
Sleepboothulp	247	230	185	120	.
Vistuig	4025	3124	2413	1697	.
Laden en lossen	3514	3338	2421	1772	.
Verpakking diepvries	5751	5243	4119	2921	.
Tonnen en zout	82	74	82	81	.
Heffingen	179	140	101	65	.
Gages opvarenden	24066	19229	14826	9914	.
Sociale lasten opvarenden	4536	4186	3317	2243	.
Proviant en water	1288	1181	882	622	.
Reisgeld	173	185	128	94	.
Bewaking, havengeld enz.	89	252	140	102	.
Algemene kosten 1)	1355	2413	987	802	.
Totaal excl. afschr. en rente	76247	65841	49906	29723	.
Afschrijving vaartuig	6789	5562	3296	2199	.
Rente	1828	1374	885	607	.
Totaal incl. afschr. en rente	84864	72777	54087	32529	.
Brutoresultaat	11092	5357	3384	5996	.
Nettoresultaat	2475	-1579	-797	3190	.

1) In 1984 inclusief kosten Amerikaproject (visrechten enz.).

Tabel 4.7 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Aantal schepen in bedrijf	7	8	8	8	8
Waarvan per ultimo in de vloot	7	8	8	8	6
Motorvermogen in pk	27550	31950	31950	31950	31950
Motorvermogen in kw	20263	23499	23499	23499	23499
Cascoinhoud in brt	8772	10318	10570	10570	10804
Meetbrieflengte in mtr	536	620	635	635	645
Aantal reizen	74	104	102	106	104
Aantal zeedagen	1537	2247	2313	2229	2095
Aantal manjaren	130	201	201	209	191
Gasolieverbruik in 1000 ltr	3869	5943	7140	6646	5138
Stookolieverbruik in mt	12928	17553	18123	17464	18972
Brutobesomming	59806	93193	95775	80343	85183
Scheepskosten					
Gasolie	2395	4023	4990	2081	1445
Stookolie	6624	10642	9820	3618	4463
Smeerolie en vetten	455	710	874	687	641
Onderhoud/survey casco	1086	1545	1856	1745	1503
Onderhoud/survey motor	971	1412	1762	1979	2174
Machinekamerbenodigdheden	75	109	204	161	135
Dekbenodigdheden	79	139	224	195	231
Vriesbenodigdheden	194	168	257	344	243
Nautische/visopsp.apparatuur	658	1123	1087	1169	912
Assurantie	1249	2512	2472	2494	2597
Sleepboothulp	87	119	133	123	176
Vistuig	2335	3365	3474	2843	3441
Laden en lossen	2416	4305	4213	3659	4122
Verpakking diepvries	4116	7241	7866	6382	6770
Tonnen en zout	11	12	71	45	36
Heffingen	125	172	160	147	170
Gages opvarenden	15758	22841	24331	20755	21435
Sociale lasten opvarenden	2212	3682	3832	3518	3671
Proviant en water	612	1091	1054	1030	910
Reisgeld	53	116	105	107	110
Bewaking, havengeld enz.	49	255	311	239	300
Algemene kosten 1)	554	1878	2958	1196	1388
Totaal excl. afschr. en rente	42114	67460	72054	54517	56873
Afschrijving vaartuig	11117	18066	18738	20085	17726
Rente	5066	7392	6601	6499	5541
Totaal incl. afschr. en rente	58297	92918	97393	81101	80140
Brutoresultaat	17692	25733	23721	25826	28310
Nettoresultaat	1509	275	-1618	758	5043

1) In 1984, 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

Tabel 4.8 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Aantal schepen in bedrijf	-	.	3	5	5
Waarvan per ultimo in de vloot	-	.	3	5	5
Motorvermogen in pk	-	.	18200	29050	29050
Motorvermogen in kw	-	.	13386	21366	21366
Cascoinhoud in brt	-	.	5648	9139	9139
Meetbrieflengte in mtr	-	.	275	460	460
Aantal reizen	-	.	33	41	59
Aantal zeedagen	-	.	846	1038	1488
Aantal manjaren	-	.	89	105	144
Gasolieverbruik in 1000 ltr	-	.	1481	1935	2721
Stookolieverbruik in mt	-	.	10048	11706	16711
Brutobesomming	-	.	40495	43135	61719
Scheepskosten					
Gasolie	-	.	1027	593	773
Stookolie	-	.	4863	2334	3930
Smeerolie en vetten	-	.	336	341	590
Onderhoud/survey casco	-	.	778	868	1123
Onderhoud/survey motor	-	.	837	1088	1650
Machinekamerbenodigdheden	-	.	83	94	113
Dekbenodigdheden	-	.	127	94	191
Vriesbenodigdheden	-	.	98	117	223
Nautische/visopsp.apparatuur	-	.	449	577	756
Assurantie	-	.	1316	1448	2239
Sleepboothulp	-	.	53	56	150
Vistuig	-	.	1776	1672	2847
Laden en lossen	-	.	2003	2291	3135
Verpakking diepvries	-	.	3655	3778	5082
Tonnen en zout	-	.	61	96	90
Heffingen	-	.	61	68	123
Gages opvarenden	-	.	10312	10854	15479
Sociale lasten opvarenden	-	.	1530	1706	2702
Proviand en water	-	.	434	511	684
Reisgeld	-	.	70	52	104
Bewaking, havengeld enz.	-	.	227	186	289
Algemene kosten 1)	-	.	2007	643	1802
Totaal excl. afschr. en rente	-	.	32103	29467	44075
Afschrijving vaartuig	-	.	9746	13155	16670
Rente	-	.	3991	5056	6494
Totaal incl. afschr. en rente	-	.	45840	47678	67239
Brutoresultaat	-	.	8392	13668	17644
Nettoresultaat	-	.	-5345	-4543	-5520

1) In 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

Tabel 4.9 Bedrijfsresultaten overige vrieshektrawlers in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Aantal schepen in bedrijf	5	7	4	2	2
Waarvan per ultimo in de vloot	5	6	2	1	2
Motorvermogen in pk	12920	24520	11600	5700	5300
Motorvermogen in kw	9503	18035	8532	4193	3899
Cascoinhoud in brt	3577	7323	3162	1516	1414
Meetbrieflengte in mtr	313	494	262	127	123
Aantal reizen	84	73	48	26	37
Aantal zeedagen	1321	1358	869	464	539
Aantal manjaren	94	111	70	38	43
Gasolieverbruik in 1000 ltr	6000	5715	3428	1979	2487
Stookolieverbruik in mt	4720	6505	3767	1911	1938
Brutobesomming	34293	38768	25193	11370	14258
Scheepskosten					
Gasolie	3728	3857	2404	626	740
Stookolie	2423	3936	2278	390	456
Smeerolie en vetten	283	340	244	105	101
Onderhoud/survey casco	755	827	651	358	410
Onderhoud/survey motor	842	888	646	421	770
Machinekamerbenodigdheden	53	63	65	30	35
Dekbenodigdheden	67	93	75	35	38
Vriesbenodigdheden	135	93	87	56	49
Nautische/visopsp.apparatuur	435	511	279	122	117
Assurantie	798	1272	742	397	471
Sleepboothulp	71	68	50	24	49
Vistuig	1389	1537	974	490	579
Laden en lossen	1423	1812	1153	558	818
Verpakking diepvries	2288	2969	2120	930	1131
Tonnen en zout	14	16	17	16	27
Heffingen	72	71	40	19	29
Gages opvarenden	9248	9646	6517	2982	3745
Sociale lasten opvarenden	1451	1891	1192	650	789
Proviant en water	447	572	340	184	189
Reisgeld	43	65	33	22	33
Bewaking, havengeld enz.	36	127	77	49	56
Algemene kosten 1)	424	1107	357	204	242
Totaal excl. afschr. en rente	26425	31761	20341	8668	10874
Afschrijving vaartuig	4746	7342	4695	2215	2104
Rente	2050	2799	1302	622	573
Totaal incl. afschr. en rente	33221	41902	26338	11505	13551
Brutoresultaat	7868	7007	4852	2702	3384
Nettoresultaat	1072	-3134	-1145	135	707

1) In 1984 inclusief kosten Amerikaproject (visrechten enz.).

5. BEDRIJFSRESULTATEN PER VAARTUIG

5.1 Inzet en opbrengst

Tabel 5.1 geeft de inzet en besomming gemiddeld per onderzocht vaartuig weer. Uit deze tabel blijkt dat de activiteiten van alle typen vrieshektrawlers zich hoofdzakelijk in de EG-zeevisserij afspeelden. Percentages jaarinzet in deze visserij varieerden in de periode 1983-1987, afhankelijk van het type trawler gemiddeld tussen de honderd en de vijfenzeventig procent.

In de EG-zeevisserij stonden tegenover krappere makreelquota een verruiming van de haringquota op de Noordzee en stijging van de horsmakreelvangsten elders. Toch moesten, met het oogmerk de in de EG-zee verkregen quota te ontlasten, naast overeengekomen stilligregelingen voor de vloot vanaf 1984 andere bronnen van activiteiten worden aangeboord. Deze werden gedeeltelijk gevonden in de aloude koop(vracht)vaart. Echter nu niet meer op haring doch op makreel en in de jaren 1984 en 1985 op Oostzeekabeljauw. De grotere trawlers richtten zich op de makreelvrachtvaart terwijl de kleinere trawlers de Oostzeekabeljauw voor hun rekening namen. In 1984 werd tevens aangevangen met de visserij op makreel in de Amerikaanse wateren. Eerst met schepen vanaf 2700 pk motorvermogen, in latere jaren hoofdzakelijk met schepen uit de 5000-6600 pk-klasse.

Dit alles had tot gevolg dat zowel in 1984 als in 1985 binnen de totale vlootinzet een stijgend aandeel van de overige activiteiten ontstond. Doordat in 1986 geen Amerikavisserij plaatsvond en de vrachtvaart uit het Oostzeegebied ter ziele ging daalde de inzet in de categorie overige activiteiten, vooral voor de schepen van 3600-4400 pk drastisch. De overige activiteiten bestonden in dat jaar dan ook bijna uitsluitend uit markeelvrachtvaart.

In 1987 gelukte het de groepen trawlers vanaf 3600 pk om het percentage weer op te vijzelen. De middenslagtrawlers bijna geheel door meerdere vrachtvaart van makreel en de grootste trawlers naast deze vrachtvaart ook door hervatting van de Amerikavisserij.

Hierdoor kwamen de grootste trawlers dat jaar uit op een aandeel overige activiteiten van ruim een kwart, de trawlers van 3600-4400 pk op ongeveer veertien procent en de overige trawlers op plusminus zeven procent van de voor hun groep geldende totale inzet.

Bij een ongeveer tweemaal zo hoge inzet aan pk-zeedagen dan de groep trawlers van 2000-3600 pk lukte het de trawlers van 3600-4400 pk motorvermogen in de beschreven periode om gemiddeld een eveneens tweemaal zo hoge besomming te behalen. Typerend is dat deze lijn niet door de grootste trawlers van 5000-6600 pk werd doorgetrokken. Bij een hogere capaciteitsinzet van meer dan vijftig procent lag de gemiddelde besomming van deze schepen in 1985 en 1986 slechts iets meer dan vijftien procent boven die van de middenklasse schepen. In 1987 kwam de gemiddelde besomming van beide typen trawlers zelfs vrijwel op een gelijk niveau uit.

Voor wat betreft de hoogte van de percentages inzet en opbrengst in de EG-zeevisserij, kwamen deze althans voor de qua motorvermogens laagste en middenklasseschepen vrijwel overeen. Hierbij lag het niveau van de opbrengstpercentages op een iets hoger peil. Een storende factor voor het gelijk verlopen van het procentuele opbrengstaandeel waren de opbrengsten van de overige activiteiten, welke vooral bij de grotere schepen beïnvloed werden door de ontvangen subsidies in het kader van experimentele visserijprojecten (1985) en de over het algemeen in vergelijking met de visserij lager liggende rederijopbrengst van de vrachtvaart.

Tabel 5.1 Inzet en besomming naar pk-klasse gemiddeld per vaartuig

	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Aantal zeedagen					
2000-2300 pk	283	253	269	259	.
3600-4400 pk	294	278	287	272	296
5000-6600 pk	-	.	291	288	298
Motorvermogen in pk					
2000-2300 pk	2075	2050	2088	2067	.
3600-4400 pk	3800	4000	4000	4000	4000
5000-6600 pk	-	.	6067	6067	5810
Jaarlijkse inzet					
Pk-zeedagen (* 1000)					
2000-2300 pk	587	519	562	535	.
3600-4400 pk	1117	1112	1148	1088	1184
5000-6600 pk	-	.	1765	1747	1731
Procentueel aandeel visserij EG-zee					
2000-2300 pk	94,9	92,5	89,5	93,3	.
3600-4400 pk	100,0	80,1	76,2	89,6	85,7
5000-6600 pk	-	.	77,7	80,9	74,3
Procentueel aandeel overige activiteiten					
2000-2300 pk	5,1	7,5	10,5	6,7	.
3600-4400 pk	-	19,9	23,8	10,4	14,3
5000-6600 pk	-	.	22,3	19,1	25,7
Jaarlijkse opbrengst					
Opbrengst (* 1000 gld)					
2000-2300 pk	5716	5156	5098	4787	.
3600-4400 pk	11635	11754	12024	10221	12035
5000-6600 pk	-	.	13924	11940	12344
Procentueel aandeel visserij EG-zee					
2000-2300 pk	97,3	93,9	92,9	95,7	.
3600-4400 pk	100,0	80,3	81,5	93,5	89,5
5000-6600 pk	-	.	69,4	87,2	77,3
Procentueel aandeel overige activiteiten					
2000-2300 pk	2,7	6,1	7,1	4,3	.
3600-4400 pk 1)	-	19,7	18,5	6,5	10,5
5000-6600 pk 1)	-	.	30,6	12,8	22,7

1) In 1985 inclusief subsidie experimentele visserij.

5.2 Kosten en resultaten

De besommingsdaling van de kleine vrieshektrawlers (2000-2300 pk), zie tabel 5.2, in combinatie met een geringe kostendaling c.q. een hogere kostenstijging leidde vanaf 1983 gemiddeld per schip van deze groep tot lagere nettoresultaten. In 1985 zelfs tot een nettotekort. Als gevolg van het feit dat deze schepen in de tweede fase van hun levensduur waren ondergingen afschrijvings- en rentelasten door het gehanteerde afschrijvingssysteem, in tegenstelling tot de grote schepen, een aanzienlijke daling.

De gunstige ontwikkeling in 1986 van de brandstofprijzen, waardoor de besommingsdaling ruimschoots werd goedge maakt door een twee en een half maal zo hoge kostendaling leidde in dat jaar tot het gemiddeld per vaartuig boven water varen van een aantrekkelijk netto-overschot.

Desalniettemin werd eind 1986 besloten om alle overgebleven schepen op een na te verkopen naar het buitenland. Redenen hiervoor waren naast de gunstige verkoopopbrengsten, vooral de met de verkoop verkregen gelden met het oog op de toekomst te herinvesteren in grotere en modernere schepen om zodoende de continuering, de actieradius en de kansen van de grote zeevisserij te vergroten. In 1987 was dan ook nog slechts een vaartuig van deze eertijds uit zeventien schepen bestaande groep (2000-2300 pk) in de Nederlandse visserij in bedrijf. Publikatie van gegevens van dit type trawler is met ingang van 1987 gestopt.

De middenslagtrawlers 3600-4400 pk konden tot en met 1985 gemiddeld per vaartuig een kleine stijging van de besomming realiseren, zie tabel 5.3. In 1986 vond een flinke terugval van de besomming plaats, welke echter in 1987 weer werd ingelopen. Hogere bedrijfskosten zorgden tot 1985 voor een verslechtering van het nettoresultaat met als dieptepunt in datzelfde jaar, evenals bij de kleine trawlers, een nettotekort. Ondanks een daling van de besomming in het daaropvolgend jaar werd toch een netto-overschot behaald. Ook hier lag weer de ontwikkeling in de brandstofprijzen aan ten grondslag. Door een gunstige besommings- en kostenontwikkeling steeg in 1987 het positieve netto-overschot naar een veel hoger niveau dan over 1986. Afschrijvings- en rentelasten stegen gemiddeld vanaf 1983 per vaartuig van plusminus 3 naar 3,3 miljoen gulden in 1987. Het grootste deel van deze schepen was voor wat het afschrijvingssysteem betreft nog in de eerste helft van de economische levensduur.

In 1984 werd binnen deze groep de laatste nieuwbouwtrawler in de vaart gebracht. Tot en met 1987 ondergingen twee vaartuigen een capaciteitsuitbreiding in de vorm van een verlenging van het schip. Tevens werden van deze schepen de vriesinstallaties en de verwerkingsruimten aangepast. Vanaf 1987 werden een aantal van deze schepen (3600-4400 pk) aan de Nederlandse vloot onttrokken door het onder vreemde vlag brengen van deze vaartuigen.

De qua afmeting en motorvermogen gedurende die jaren grootste vrieshektrawlers (5000-6600 pk) besomden gemiddeld in de periode 1985-1987 per vaartuig slechts 1,9 respectievelijk 1,7 en 0,3 miljoen gulden meer dan de schepen uit de 3600-4400 pk-klasse. Hier stonden wel wederom in relatie tot de middenslagtrawlers 3,3 respectievelijk 3,0 en 2,1 miljoen gulden meer exploitatiekosten tegenover. Waarvan 1,6 respectievelijk 1,6 en 1,3 miljoen gulden afkomstig was van meerdere afschrijvings- en financieringslasten.

In vergelijking met andere groepen gold in 1985 ook voor deze schepen, waarvan de eerste medio 1984 nieuw in de vaart kwam, in 1986 een lagere besomming gevolgd door een gedeeltelijk herstel van het besommingsniveau in 1987, zie tabel 5.4.

De hoge afschrijvings- en rentelasten van deze vrij nieuwe vaartuigen, in combinatie met de ook voor de groep 3600-4400 pk geldende hoge kosten voor het verkrijgen van visrechten enz. in de Amerikaanse wateren (op makreel) en het in vergelijking met andere schepen achterblijven van

Tabel 5.2 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk, gemiddeld per vaartuig in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Motorvermogen in pk	2075	2050	2088	2067	.
Motorvermogen in kw	1526	1508	1536	1520	.
Cascoinhoud in brt	540	537	532	538	.
Meetbrieflengte in mtr	57,6	57,7	57,3	57,8	.
Ouderdom casco in jaren	10	11	12	12	.
Aantal reizen	19,0	18,5	19,6	19,5	.
Aantal zeedagen	283	253	269	259	.
Aantal opvarenden/manjaren	18,3	18,4	18,3	18,4	.
Gasolieverbruik in 1000 ltr	2009	1685	1796	1731	.
Stookolieverbruik in mt	-	-	-	-	-
Brutobesomming	5716	5156	5098	4787	.
Scheepskosten					
Gasolie	1246	1125	1247	549	.
Stookolie	-	-	-	-	-
Smeerolie en vetten	51	40	50	44	.
Onderhoud/survey casco	167	153	193	191	.
Onderhoud/survey motor	225	211	214	239	.
Machinekamerbenodigdheden	14	12	15	14	.
Dekbenodigdheden	15	18	19	14	.
Vriesbenodigdheden	26	14	18	17	.
Nautische/visops.apparatuur	62	56	54	45	.
Assurantie	144	148	143	148	.
Sleepboothulp	15	16	18	16	.
Vistuig	256	213	227	232	.
Laden en lossen	226	244	234	236	.
Verpakking diepvries	378	385	402	388	.
Tonnen en zout	5	6	8	10	.
Heffingen	12	10	9	9	.
Gages opvarenden	1576	1388	1414	1327	.
Sociale lasten opvarenden	282	306	323	300	.
Proviant en water	82	80	85	85	.
Reisgeld	10	12	12	13	.
Bewaking, havengeld enz.	6	18	13	14	.
Algemene kosten 1)	83	173	98	109	.
Totaal excl. afschr. en rente	4881	4628	4796	4000	.
Afschrijving vaartuig	471	403	326	309	.
Rente	130	103	89	89	.
Totaal incl. afschr. en rente	5482	5134	5211	4398	.
Brutoresultaat	835	528	302	787	.
Nettoresultaat	234	22	-113	389	.

1) In 1984 inclusief kosten Amerikaproject (visrechten enz.).

Tabel 5.3 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk, gemiddeld per vaartuig in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Motorvermogen in pk	3800	4000	4000	4000	4000
Motorvermogen in kw	2795	2942	2942	2942	2942
Cascoinhoud in brt	1095	1244	1286	1286	1286
Meetbrieflengte in mtr	72,9	76,8	79,3	79,3	79,3
Ouderdom casco in jaren	1	2	3	4	5
Aantal reizen	14,0	13,5	13,0	13,3	14,7
Aantal zeedagen	294	278	287	272	296
Aantal opvarenden/manjaren	24,7	25,1	25,1	26,2	26,6
Gasolieverbruik in 1000 ltr	893	802	973	897	726
Stookolieverbruik in mt	2287	2076	2139	2032	2681
Brutobesomming	11635	11754	12024	10221	12035
Scheepskosten					
Gasolie	551	545	681	280	204
Stookolie	1167	1260	1141	424	631
Smeerolie en vetten	80	89	108	85	90
Onderhoud/survey casco	211	191	230	212	220
Onderhoud/survey motor	188	175	219	240	299
Machinekamerbenodigdheden	15	14	25	20	19
Dekbenodigdheden	13	17	28	24	33
Vriesbenodigdheden	36	23	32	42	34
Nautische/visops.apparatuur	126	139	137	147	129
Assurantie	222	307	305	308	367
Sleepboothulp	16	15	17	15	25
Vistuig	446	420	428	347	486
Laden en lossen	475	540	526	463	582
Verpakking diepvries	805	909	980	808	957
Tonnen en zout	1	2	4	6	5
Heffingen	24	22	20	19	24
Gages opvarenden	3066	2881	3065	2640	3028
Sociale lasten opvarenden	423	464	497	441	519
Proviand en water	112	137	132	125	129
Reisgeld	10	15	13	13	16
Bewaking, havengeld enz.	9	33	43	35	42
Algemene kosten 1)	105	236	397	149	196
Totaal excl. afschr. en rente	8101	8434	9028	6843	8035
Afschrijving vaartuig	2034	2228	2314	2405	2510
Rente	929	918	823	819	777
Totaal incl. afschr. en rente	11064	11580	12165	10067	11322
Brutoresultaat	3534	3320	2996	3378	4000
Nettoresultaat	571	174	-141	154	713

1) In 1984, 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

Tabel 5.4 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk, gemiddeld per vaartuig in 1000 gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Technische bijzonderheden					
Motorvermogen in pk	-	.	6067	6067	5810
Motorvermogen in kw	-	.	4460	4460	4273
Cascoinhoud in brt	-	.	1883	1883	1828
Meetbrieflengte in mtr	-	.	91,6	91,6	91,9
Ouderdom casco in jaren	-	.	1	2	2
Aantal reizen	-	.	11,3	11,3	11,8
Aantal zeedagen	-	.	291	288	298
Aantal opvarenden/manjaren	-	.	30,2	29,6	28,9
Gasolieverbruik in 1000 ltr	-	.	508	553	544
Stookolieverbruik in mt	-	.	3466	3274	3342
Brutobesomming	-	.	13924	11940	12344
Scheepskosten					
Gasolie	-	.	243	175	155
Stookolie	-	.	1678	668	786
Smeerolie en vetten	-	.	116	93	118
Onderhoud/survey casco	-	.	268	228	225
Onderhoud/survey motor	-	.	288	302	330
Machinekamerbenodigdheden	-	.	29	26	23
Dekbenodigdheden	-	.	44	26	38
Vriesbenodigdheden	-	.	34	32	45
Nautische/visops.apparatuur	-	.	154	161	151
Assurantie	-	.	438	416	448
Sleepboothulp	-	.	20	16	30
Vistuig	-	.	601	470	569
Laden en lossen	-	.	685	636	627
Verpakking diepvries	-	.	1161	1040	1016
Tonnen en zout	-	.	20	32	18
Heffingen	-	.	21	18	25
Gages opvarenden	-	.	3549	3026	3095
Sociale lasten opvarenden	-	.	510	492	540
Proviand en water	-	.	149	142	137
Reisgeld	-	.	24	15	21
Bewaking, havengeld enz.	-	.	66	43	58
Algemene kosten 1)	-	.	669	180	360
Totaal excl. afschr. en rente	-	.	10767	8237	8815
Afschrijving vaartuig	-	.	3362	3437	3334
Rente	-	.	1380	1365	1299
Totaal incl. afschr. en rente	-	.	15509	13039	13448
Brutoresultaat	-	.	3157	3703	3529
Nettoresultaat	-	.	-1585	-1099	-1104

1) In 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

de besomming zorgden mede gezamenlijk voor de grote netto-tekorten van deze schepen (5000-6600 pk) over de onderzochte jaren.

Een lichtpuntje in 1986 was overigens nog de lage brandstofprijs en het ontbreken van de kosten voor visrechten, waardoor ondanks een behaalde lagere besomming het netto-tekort over dat jaar ten opzichte van het vorige jaar met een derde terugliep. Terwijl over 1987 door meerdere besomming en vermindering van de afschrijving en rente, gesaldeerd door meerkosten visrechten, brandstof enz. het nettoresultaat op hetzelfde peil bleef als over 1986. Overigens werd in 1987 door de overheid geen subsidie meer verstrekt voor Amerikaprojecten. Hierdoor kwamen de kosten voor dit soort projecten geheel voor rekening van de bedrijfstak grote zeevisserij.

De eerste in 1984 in bedrijf gestelde trawler van deze pk-klasse werd in datzelfde jaar gevolgd door nog eenzelfde vaartuig. In 1985 en in 1986 liepen er nog eens respectievelijk een en twee vaartuigen van deze groep van stapel. Zodat er in 1987 in totaal vijf van deze schepen het gehele jaar in bedrijf waren.

5.3 Procentuele verdeling kosten en resultaten

Van de hiervoor gegeven drie opstellingen (tabel 5.2 tot en met 5.4) betreffende de bedrijfsresultaten naar pk-klasse gemiddeld per vaartuig, zijn in de tabellen 5.5 en 5.6 procentuele verdelingen weergegeven. Voor de hergroepering van de kosten en de gevolgde berekeningswijze wordt verwezen naar de toelichting op bladzijde 19.

In tabel 5.5 zijn in procenten per jaar enkele opstellingen vermeld in hoeverre een gemiddeld behaalde besomming van een vaartuig uit een bepaalde pk-klasse dekking bood voor de hierbij gerelateerde gemiddelde kosten en de hieruit voortvloeiende bruto- en nettoresultaten.

Doel van deze opstelling is dat de in de voorgaande paragraaf 5.2 "Kosten en resultaten" globaal beschreven indrukken en invloeden op het exploitatiebeeld van een gemiddeld vaartuig op een gemakkelijkere en vlottere wijze kunnen worden afgelezen. Bijvoorbeeld komt hier duidelijk uit naar voren:

- de invloed vanaf 1986 van de daling van de brandstofprijzen op het geheel;
- tevens het door de afschrijvings- en rentelasten opgeëiste deel afhankelijk van het type schip en de hoogte van het besommings- en kostenniveau per type schip;
- het op een ongeveer gelijk niveau blijven van de van de besomming afhankelijke kosten zoals de verschuldigde loonkosten aan de bemanning. Afwijking in de percentages hiervan werd overwegend alleen beïnvloed door de niet van de besomming afhankelijke vaste beloningen en maxima voor sociale lasten.

Vervolgens geeft tabel 5.6 vrijwel dezelfde opstelling aan bij eenzelfde gevolgde berekeningswijze. Echter alleen van de verhouding van de kostensoorten onderling binnen het totale kostenbeeld. Dezelfde invloeden zoals merkbaar bij tabel 5.5 golden ook voor deze tabel. Het niveau van de percentages in beide opstellingen verschilden dan ook niet al te veel van elkaar.

Tabel 5.5 *Scheepskosten en resultaten in procenten van de besomming gemiddeld per vaartuig*

	1983	1984	1985	1986	1987
<hr/>					
Scheepskst. 2000-2300 pk:					
Kosten vaartuig	34,4	34,8	38,7	26,7	.
waarvan brandstof	(28,8)	(21,8)	(24,5)	(11,5)	.
Kosten vangst	8,4	8,9	9,0	9,8	.
Kosten vangstconservering	6,7	7,6	8,0	9,8	.
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	.
Kosten bemanning	34,1	34,6	36,0	36,0	.
waarvan gages en soc. lst.	(32,5)	(32,8)	(34,1)	(34,0)	.
Kosten aan de wal	1,6	3,7	2,2	2,6	.
	-----	-----	-----	-----	-----
Subtotaal	85,4	89,8	94,1	83,6	.
Afschrijving en rente	10,5	9,8	8,1	8,3	.
	-----	-----	-----	-----	-----
Totaal	95,9	99,6	102,2	91,9	.
Besomming	100,0	100,0	100,0	100,0	.
Brutoresultaat	14,6	10,2	5,9	16,4	.
Nettoresultaat	4,1	0,4	-2,2	8,1	.
<hr/>					
Scheepskst. 3600-4400 pk:					
Kosten vaartuig	22,6	23,6	24,3	17,6	17,0
waarvan brandstof	(14,8)	(15,4)	(15,2)	(6,9)	(6,9)
Kosten vangst	7,9	8,2	7,9	7,9	8,9
Kosten vangstconservering	6,9	7,8	8,2	8,0	8,0
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kosten bemanning	31,0	29,7	30,8	31,5	30,7
waarvan gages en soc. lst.	(30,0)	(28,5)	(29,6)	(30,1)	(29,5)
Kosten aan de wal	1,0	2,3	3,7	1,8	2,0
	-----	-----	-----	-----	-----
Subtotaal	69,6	71,8	75,1	67,0	66,8
Afschrijving en rente	25,5	26,7	26,1	31,5	27,3
	-----	-----	-----	-----	-----
Totaal	95,1	98,5	101,2	98,5	94,1
Besomming	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Brutoresultaat	30,4	28,2	24,9	33,0	33,2
Nettoresultaat	4,9	1,5	-1,2	1,5	5,9
<hr/>					
Scheepskst. 5000-6600 pk:					
Kosten vaartuig	-	.	23,8	17,9	19,0
waarvan brandstof	-	.	(13,8)	(7,1)	(7,6)
Kosten vangst	-	.	9,2	9,3	9,7
Kosten vangstconservering	-	.	8,5	9,0	8,4
Heffingen	-	.	0,1	0,1	0,2
Kosten bemanning	-	.	30,4	30,8	30,7
waarvan gages en soc. lst.	-	.	(29,2)	(29,5)	(29,4)
Kosten aan de wal	-	.	5,3	1,9	3,4
	-----	-----	-----	-----	-----
Subtotaal	-	.	77,3	69,0	71,4
Afschrijving en rente	-	.	34,1	40,2	37,5
	-----	-----	-----	-----	-----
Totaal	-	.	111,4	109,2	108,9
Besomming	-	.	100,0	100,0	100,0
Brutoresultaat	-	.	22,7	31,0	28,6
Nettoresultaat	-	.	-11,4	-9,2	-8,9
<hr/>					

Tabel 5.6 Diverse kosten in procenten van de totale scheepskosten gemiddeld per vaartuig

	1983	1984	1985	1986	1987
Scheepskst. 2000-2300 pk:					
Kosten vaartuig	35,8	34,9	37,8	29,1	.
waarvan brandstof	(22,7)	(21,9)	(23,9)	(12,5)	.
Kosten vangst	8,8	8,9	8,8	10,6	.
Kosten vangstconservering	7,0	7,6	7,9	9,1	.
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	.
Kosten bemanning	35,6	34,8	35,2	39,2	.
waarvan gages en soc. lst.	(33,9)	(33,0)	(33,3)	(37,0)	.
Kosten aan de wal	1,6	3,7	2,1	2,8	.
Subtotaal	89,0	90,1	92,0	91,0	.
Afschrijving en rente	11,0	9,9	8,0	9,0	.
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	.
Scheepskst. 3600-4400 pk:					
Kosten vaartuig	23,7	24,0	24,0	17,9	18,1
waarvan brandstof	(15,5)	(15,6)	(15,0)	(7,0)	(7,4)
Kosten vangst	8,3	8,3	7,8	8,0	9,4
Kosten vangstconservering	7,3	7,8	8,1	8,1	8,5
Heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kosten bemanning	32,7	30,2	30,5	32,0	32,6
waarvan gages en soc. lst.	(31,5)	(28,9)	(29,3)	(30,8)	(31,3)
Kosten aan de wal	1,0	2,3	3,6	1,8	2,1
Subtotaal	73,2	72,8	74,2	68,0	70,9
Afschrijving en rente	26,8	27,2	25,8	32,0	29,1
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Scheepskst. 5000-6600 pk:					
Kosten vaartuig	-	.	21,4	16,5	17,4
waarvan brandstof	-	.	(12,4)	(6,5)	(7,0)
Kosten vangst	-	.	8,3	8,5	8,9
Kosten vangstconservering	-	.	7,6	8,2	7,7
Heffingen	-	.	0,1	0,1	0,2
Kosten bemanning	-	.	27,3	28,2	28,2
waarvan gages en soc. lst.	-	.	(26,2)	(27,0)	(27,0)
Kosten aan de wal	-	.	4,7	1,7	3,1
Subtotaal	-	.	69,4	63,2	65,5
Afschrijving en rente	-	.	30,6	36,8	34,5
Totaal	-	.	100,0	100,0	100,0

5.4 Overige gegevens

De tabellen 5.7 tot en met 5.9 bevatten de brutobesomming, de scheepskosten en de bruto- en nettoresultaten per zeedag. Hiertoe werden de financiële gegevens uit de tabellen 5.2 tot en met 5.4 gedeeld door het aantal zeedagen per jaar van een gemiddeld vaartuig per groep.

De tabellen geven een redelijk en bruikbaar beeld van de opbrengsten en kosten per zeedag in de verschillende jaren. Alhoewel bedacht moet worden dat sommige kosten zoals afschrijving, rente en assurantie niet zonder meer jaarlijks onderling vergelijkbaar zijn omdat het aantal zeedagen van jaar tot jaar kan fluctueren.

Tabel 5.10 als laatste tabel van deze publikatie geeft in een reeks van jaren, 1980 tot en met 1987, een overzicht van de behaalde besommingen en resultaten van alle groeperingen van de vloot. Tevens zijn in deze tabel de gemiddelde loongegevens per matroos vermeld. De in de tabel vermelde inkomens van de opvarenden stegen respectievelijk daalden voor het grootste deel analoog aan de besomming. Vanaf 1980 bevatten de loonkosten per matroos ook het aandeel in de sociale voorzieningen. Een en ander om een betere vergelijking tussen de verschillende sectoren van het visserijbedrijf mogelijk te maken. De inkomens van de opvarenden van de grote vrieshektrawlers lagen dertig tot vijfenveertig procent hoger dan die van de opvarenden van de kleine vrieshektrawlers.

Het inkomen van een matroos tenslotte uit de hoogste pk-klasse bleek in de jaren 1985 tot en met 1987 relatief achter te blijven met het inkomen van een matroos uit de lagere pk-klassen. De oorzaak hiervoor moet gezocht worden in het effect van een qua aantal grotere bemanning bij eenzelfde percentage gage van gelijkblijvende besommingen. Met andere woorden van dezelfde koek moesten meerdere mensen eten.

Tabel 5.7 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 2000-2300 pk per zeedag in gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Motorvermogen in pk	2075	2050	2088	2067	.
Motorvermogen in kw	1526	1508	1536	1520	.
Cascoinhoud in brt	540	537	532	538	.
Meetbrieflengte in mtr	57,6	57,7	57,3	57,8	.
Ouderdom casco in jaren	10	11	12	12	.
Aantal reizen	19,0	18,5	19,6	19,5	.
Aantal zeedagen	283	253	269	259	.
Aantal opvarenden/manjaren	18,3	18,4	18,3	18,4	.
Gasolieverbruik in ltr/zeedag	7098	6661	6677	6682	.
Stookolieverbruik in mt/zeedag	-	-	-	-	-
Brutobesomming	20198	20378	18592	18483	.
Scheepskosten					
Gasolie	4402	4448	4636	2118	.
Stookolie	-	-	-	-	-
Smeerolie en vetten	179	157	188	169	.
Onderhoud/survey casco	591	603	719	737	.
Onderhoud/survey motor	797	834	797	923	.
Machinekamerbenodigdheden	49	46	57	54	.
Dekbenodigdheden	52	72	69	54	.
Vriesbenodigdheden	92	55	68	66	.
Nautische/visops.apparatuur	221	221	201	175	.
Assurantie	509	584	533	572	.
Sleepboothulp	53	65	66	63	.
Vistuig	906	842	843	895	.
Laden en lossen	800	966	868	911	.
Verpakking diepvries	1335	1523	1493	1499	.
Tonnen en zout	19	22	29	41	.
Heffingen	41	39	34	34	.
Gages opvarenden	5568	5485	5257	5126	.
Sociale lasten opvarenden	996	1210	1200	1160	.
Proviant en water	289	317	315	327	.
Reisgeld	36	49	43	50	.
Bewaking, havengeld enz.	20	72	50	54	.
Algemene kosten 1)	294	683	365	419	.
Totaal excl. afschr. en rente	17249	18293	17831	15446	.
Afschrijving vaartuig	1663	1593	1213	1191	.
Rente	458	406	329	345	.
Totaal incl. afschr. en rente	19370	20292	19373	16982	.
Brutoresultaat	2949	2085	1121	3037	.
Nettoresultaat	828	86	-421	1501	.

1) In 1984 inclusief kosten Amerikaproject (visrechten enz.).

Tabel 5.8 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 3600-4400 pk per zeedag in gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Motorvermogen in pk	3800	4000	4000	4000	4000
Motorvermogen in kw	2795	2942	2942	2942	2942
Cascoinhoud in brt	1095	1244	1286	1286	1286
Meetbrieflengte in mtr	72,9	76,8	79,3	79,3	79,3
Ouderdom casco in jaren	1	2	3	4	5
Aantal reizen	14,0	13,5	13,0	13,3	14,7
Aantal zeedagen	294	278	287	272	296
Aantal opvarenden/manjaren	24,7	25,1	25,1	26,2	26,6
Gasolieverbruik in ltr/zeedag	3036	2886	3392	3297	2453
Stookolieverbruik in mt/zeedag	7,78	7,47	7,45	7,47	9,06
Brutobesomming	39573	42281	41894	37578	40660
Schaepekosten					
Gasolie	1876	1959	2372	1029	690
Stookolie	3969	4531	3975	1558	2130
Smeerolie en vetten	272	319	375	312	306
Onderhoud/survey casco	717	688	803	778	744
Onderhoud/survey motor	640	629	762	882	1010
Machinekamerbenodigdheden	49	49	88	72	65
Dekbenodigdheden	45	62	97	87	110
Vriesbenodigdheden	124	84	111	153	116
Nautische/visops.apparatuur	428	502	477	539	435
Assurantie	753	1106	1062	1131	1239
Sleepboothulp	54	56	59	57	84
Vistuig	1517	1511	1493	1275	1643
Laden en lossen	1615	1944	1831	1705	1968
Verpakking diepvries	2738	3270	3415	2970	3232
Tonnen en zout	3	6	14	21	17
Heffingen	81	78	71	71	81
Gages opvarenden	10430	10363	10679	9708	10232
Sociale lasten opvarenden	1438	1671	1733	1622	1752
Proviant en water	382	493	459	461	434
Reisgeld	34	54	47	49	52
Bewaking, havengeld enz.	31	118	152	129	143
Algemene kosten 1)	358	847	1382	550	664
Totaal excl. afschr. en rente	27554	30340	31457	25159	27147
Afschrijving vaartuig	6918	8014	8063	8842	8481
Rente	3159	3300	2866	3010	2624
Totaal incl. afschr. en rente	37631	41654	42386	37011	38253
Brutoresultaat	12019	11941	10437	12419	13513
Nettoresultaat	1942	627	-492	567	2407

1) In 1984, 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

Tabel 5.9 Bedrijfsresultaten vrieshektrawlers 5000-6600 pk per zeedag
in gld

Jaar	1983	1984	1985	1986	1987
Motorvermogen in pk	-	.	6067	6067	5810
Motorvermogen in kw	-	.	4460	4460	4273
Cascoinhoud in brt	-	.	1883	1883	1828
Meetbrieflengte in mtr	-	.	91,6	91,6	91,9
Ouderdom casco in jaren	-	.	1	2	2
Aantal reizen	-	.	11,3	11,3	11,8
Aantal zeedagen	-	.	291	288	298
Aantal opvarenden/manjaren	-	.	30,2	29,6	28,9
Gasolieverbruik in ltr/zeedag	-	.	1746	1920	1826
Stookolieverbruik in mt/zeedag	-	.	11,91	11,37	11,21
Brutobesomming	-	.	47849	41458	41423
Scheepskosten					
Gasolie	-	.	835	608	520
Stookolie	-	.	5766	2319	2638
Smeerolie en vetten	-	.	399	323	396
Onderhoud/survey casco	-	.	921	792	755
Onderhoud/survey motor	-	.	990	1049	1107
Machinekamerbenodigdheden	-	.	100	90	77
Dekbenodigdheden	-	.	151	90	128
Vriesbenodigdheden	-	.	117	111	151
Nautische/visops.apparatuur	-	.	529	559	507
Assurantie	-	.	1505	1444	1503
Sleepboothulp	-	.	69	56	101
Vistuig	-	.	2065	1623	1909
Laden en lossen	-	.	2354	2208	2104
Verpakking diepvries	-	.	3990	3611	3409
Tonnen en zout	-	.	69	111	60
Heffingen	-	.	72	62	84
Gages opvarenden	-	.	12196	10508	10387
Sociale lasten opvarenden	-	.	1753	1708	1812
Proviand en water	-	.	512	493	460
Reisgeld	-	.	82	52	70
Bewaking, havengeld enz.	-	.	227	149	195
Algemene kosten 1)	-	.	2299	625	1208
Totaal excl. afschr. en rente	-	.	37000	28600	29581
Afschrijving vaartuig	-	.	11554	11934	11188
Rente	-	.	4742	4740	4359
Totaal incl. afschr. en rente	-	.	53296	45274	45128
Brutoresultaat	-	.	10849	12858	11842
Nettoresultaat	-	.	-5447	-3816	-3705

1) In 1984, 1985 en 1987 inclusief kosten Amerikaprojecten (visrechten enz.).

Tabel 5.10 Bedrijfsresultaten van de vrieshektrawlers van de grote zeevisserij
1980-1987 in 1000 gld

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Gemiddeld per vaartuig								
1200-1600 pk								
Brutobesomming	2620	4571	.	.	.	-	-	-
Brutoresultaat	19	741	.	.	.	-	-	-
Nettoresultaat	-142	353	.	.	.	-	-	-
Loonkst. matroos 1)	65	93	.	.	.	-	-	-
2000-2300 pk								
Brutobesomming	4623	6445	5932	5716	5156	5098	4787	.
Brutoresultaat	723	1337	913	835	528	302	787	.
Nettoresultaat	-47	551	214	234	22	-113	389	.
Loonkst. matroos 1)	85	111	101	98	90	92	87	.
2500-3200 pk								
Brutobesomming	7773	7960	9525	8688	7669	8024	.	.
Brutoresultaat	2477	2133	3087	2317	1452	1545	.	.
Nettoresultaat	78	199	952	428	-353	-398	.	.
Loonkst. matroos 1)	100	104	122	112	103	96	.	.
3600-4400 pk								
Brutobesomming	-	.	11338	11635	11754	12024	10221	12035
Brutoresultaat	-	.	3679	3534	3320	2996	3378	4000
Nettoresultaat	-	.	755	571	174	-141	154	713
Loonkst. matroos 1)	-	.	133	140	130	136	117	133
5000-6600 pk								
Brutobesomming	-	-	-	-	.	13924	11940	12344
Brutoresultaat	-	-	-	-	.	3157	3703	3529
Nettoresultaat	-	-	-	-	.	-1585	-1099	-1104
Loonkst. matroos 1)	-	-	-	-	.	137	120	123

1) Gages en sociale lasten.

PM (.) is te weinig waarnemingen voor publikatie.